

## Congresso FAST

### IN QUESTO NUMERO

- *Congresso FAST*
- *Gruppo FS continua a evitare il negoziato con le Segreterie Nazionali*
- *Rail Traction Company*
- *Direttivo ALE*

### Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
19/10	11:00	1° Appuntamento Gruppo di lavoro Macchina
20/10	11:00	1° Appuntamento Gruppo di lavoro Bordo
21/10	09:00	Direttivo ALE

Nella bellissima e austera sala della biblioteca del palazzo del Seminario, in Roma, si sono svolti i lavori del III° Congresso Nazionale della FAST/Confsal.

Chi come noi ha partecipato anche ai precedenti congressi, avrà certamente notato la copiosa e qualificata presenza di ospiti, sia di tutto il mondo politico che industriale. Inoltre, questo congresso ha di fatto sancito la presenza la rappresentatività della FAST /Confsal in tutti i settori del trasporto. Erano presenti, infatti, delegati del comparto aereo, del comparto ferroviario (rappresentato anche da lavoratori che non dipendono dal Gruppo FS), del comparto marittimo, del comparto stradale fino ai lavoratori dei servizi e appalti e dei pensionati dei trasporti.

In poche parole possiamo dire che la FAST/Confsal ha fatto il suo concreto debutto nel mondo dei trasporti essendo riconosciuta quale controparte sociale anche dal Governo. Nonostante gli impegni coincidenti in Parlamento negli stessi giorni, abbiamo avuto la presenza anche del Ministro Alemanno che, ha condiviso con noi, l'importanza che l'Italia abbia una sua compagnia di bandiera nel

trasporto aereo e una forte impresa di trasporto ferroviaria che facciano da volano all'economia del Paese e possano affacciarsi con capacità e qualità sulla scena internazionale.

Affinché ciò accada, ha precisato il Ministro, è necessario anche il contributo della nostra Federazione vista anche la competenza tecnica dimostrata con i fatti in questi ultimi anni, aumento tra l'altro l'impegno anche a livello personale affinché tutte le forze sociali abbiano gli stessi diritti ai tavoli della "concertazione" o del "dialogo sociale" quale che sia il nome che si voglia dare al metodo di confronto fra Governo e le forze sociali.

Il percorso interno allo SMA che ci ha portato a fare per primi la trasformazione del nome in FAST Ferrovie sta facendo da stimolo anche agli altri sindacati che come noi condividono il Progetto Federativo.

Come FAST Ferrovie stiamo dimostrando di crederci con i fatti e non solo con le belle parole; man mano che il nostro progetto prende concretezza diventa sempre più evidente la frustrazione di chi ha speso le sue risorse per ostacolare negli anni passati uno SMA comprimario di altri

sindacati e che oggi mette ancora in dubbio l'autonomia della FAST/Confsal e della FAST ferrovie da questo o quel gruppo o partito politico. E pensiamo che il III° Congresso abbia rimarcato con determinazione che la nostra forza è e resterà l'autonomia da tutti.

Il nostro futuro viene deciso nei nostri congressi e prenderemo sempre il treno che ci porta verso gli nostri obiettivi prefissati o il più vicino possibile ad essi e i nostri compagni di viaggio saranno tutti coloro i quali vorranno condividere con noi la strada da fare.

La Fast/Confsal si dichiara nel contempo disponibile a ricercare tutte le soluzioni positive per il lavoro nei trasporti attraverso un dibattito che valorizzi l'identità di tutti i soggetti chiamati ad interpretare i bisogni, le aspettative e la solidarietà dei lavoratori del settore.

Il congresso, dopo l'analisi sull'operato e i risultati raggiunti in mezzo a mille avversità, non poteva che riconfermare al timone della Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti quale Segretario Generale, l'amico e maestro Giovanni Martinelli.

## Gruppo FS continua a evitare il negoziato con le Segreterie Nazionali ...

Nonostante la lettera agli Amministratori Delegati sia del Gruppo FS, Ing. Elio Catania, sia di Trenitalia S.p.A. Ing. Roberto Testore, non è ancora arrivato un segnale di ritorno alle Segreterie Nazionali.

Sui territori, invece, le cose vanno avanti come sempre; infatti fin da lunedì la DGOL ha iniziato una serie di incontri sul territorio che per varie ragioni sono saltati o si sono svolti parzialmente. Questi sono dei goffi tentativi di evitare un serio confronto al centro dove certamente è molto più difficile trovare accordi che "superino" gli attuali equilibri contrattuali.

Poi giovedì 13 u.s. si è tenuta una riunione "informale" con Trenitalia; forse è meglio dire che si è cercato di tenere una riunione perché come Segreterie Nazionali si è immediatamente posto il problema che dopo la richiesta fatta ai massimi vertici del Gruppo FS e della società Trenitalia non era pensabile riprendere il confronto senza una verifica con il sindacato su dove questo gruppo dirigente intende portare le ferrovie dello stato.

Dopo l'accordo del 23 giugno u.s. non siamo ancora in grado di apprezzare i cambiamenti di comportamento del management nei riguardi delle interpretazioni contrattuali e dei processi di esternalizzazione.

Come sindacati il nostro senso di responsabilità lo abbiamo dimostrato evitando di strumentalizzare incontri come quelli del 2 agosto 2005 dove nella bagarre dello scon-

tro verbale in merito al VAC-MA/SCMT nessuno ha interpretato che Trenitalia stava "disdicendo" gli accordi del 19 marzo e del 23 giugno 2005.

Dal canto suo, invece, il Gruppo FS ha "attaccato" disdicendo anche l'accordo aziendale sulle assenze sindacali. Disdetta questa che a nostro avviso equivale ad una vera e propria volontà di scontro con il sindacato. Inoltre, vista la delicatezza attuale della vertenza sul DLF, non vorremo per ora fare considerazioni sul modo e sulla rigidità con la quale il Gruppo FS si è presentato al tavolo anche su questo delicato argomento.

Ormai riteniamo che il livello di comunicazione con il sindacato sia arrivato oltre i livelli di guardia e questo continuo evitare il confronto nella ricerca di chissà quali soluzioni potrebbe solo peggiorare i problemi che giornalmente cadono sulla gestione di tutto il personale del Gruppo. Anzi, riteniamo che le disposizioni aziendali e le azioni unilaterali in merito alla gestione delle giornate di ferie, degli straordinari, del recupero delle festività coincidenti con il riposo settimanale, il pagamento delle ore di lezione in aula degli istruttori di linea, la gestione del personale reperibile nella manutenzione dell'infrastruttura, il pagamento delle prenotazioni sugli intercity plus, ecc ... fino all'annosa gestione della problematica del VAC-MA siano scientificamente emanate o applicate nel tentativo di creare un scollamento fra sindacato e base associata per renderlo così più debole nell'imminente fase di rinnovo

contrattuale che dobbiamo apprestarci ad affrontare.

L'ultimo esempio in merito a questa scarsa comunicazione è testimoniato anche dalla lettera unitaria - riportata di seguito - che come Segreterie Nazionali abbiamo inviato il 14 ottobre 2005 ai massimi vertici del Gruppo FS.

Sempre con più frequenza le cosiddette "esperienze di fattibilità" vengono messe a conoscenza del sindacato locale grazie a qualche "incidente di percorso", che viene fatto da qualche dirigente locale magari troppo loquace, anziché attraverso il sistema delle relazioni sindacali contrattualmente stabilito.

Troppo spesso, brevi accenni a evoluzioni organizzative fatti in qualche riunione con temi diversi vengono sempre più spesso confusi con l'informativa dovuta al sindacato.

Per far fronte a tutti questi problemi come Segreteria Nazionale abbiamo deciso di fare un ulteriore sforzo organizzativo e mettere in piedi dei gruppi di lavoro per categoria/settore. Dopo quello fatto con il personale del polo manutentivo di Trenitalia, la settimana entrante vedrà impegnato il personale di macchina, il personale di bordo ed a seguire tutti gli altri settori. Questi gruppi di lavoro dovranno essere il nostro volano per affrontare con competenza tecnica tutti i tavoli negoziali se ce ne daranno l'occasione, ma comunque ci garantiranno di rispondere adeguatamente alla tutela di tutti i ferrovieri nelle loro diverse peculiarità.

*...riteniamo che il livello di comunicazione con il sindacato sia arrivato oltre i livelli di guardia...*

# Rail Traction Company

Nella settimana appena trascorsa, come avevamo annunciato, è proseguito il confronto con la società, ma purtroppo ancora una volta ha prevalso il tabù aziendale di non voler applicare il C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie. Per questo motivo non è stato possibile avviare il tavolo della comparazione fra il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie e la proposta che RTC ha consegnato al sindacato.

Comprendendo le difficoltà di avvio di un negoziato, che presenta tutte le criticità possibili in un percorso come quello che ci siamo dati, siamo certi che la volontà di giungere a una regolamentazione del lavoro anche in questa società da parte di tutti sarà necessario ricominciare il confronto portando di nuovo al tavolo l'A.D. ing. Giuseppe Sciarrone.

L'ing. Sciarrone che ha portato i suoi saluti al congresso FAST/confsal, molto gentilmente si è prestato a rispondere ad alcune domande fatte dai congressisti, vista la ghiotta occasione di poter interloquire direttamente con quello che oggi possiamo definire l'unico vero competitor di Trenitalia nel settore del trasporto merci.

Alla domanda diretta se aveva intenzione o meno di firmare il CCNL delle Attività Ferroviarie, l'A.D. di RTC ha ammesso che non vi è una preclusione a priori, ma che attualmente i macchinisti nella sua azienda fanno mediamente 33 ore di lavoro e 22 di condotta, quindi a parità di produttività legata ad un adeguato riscontro sul costo del lavoro è disposto a sedersi al tavolo per firmare il CCNL delle A.F..

Nella consapevolezza che comunque RTC dovrà prevedere un aumento del costo del lavoro, viste le diverse tutele presenti nel CCNL delle AF, siamo ottimisti riguardo la vertenza se affrontata tecnicamente per gradi una volta che riusciremo ad abbattere i totem politici.

Riteniamo anche che rischiamo di incontrare i veri problemi più sul sistema retributivo (che è completamente diverso fra i due tipi di contratti se così possiamo chiamare oggi la proposta di RTC) che su quello normativo, visto che gli standard di produttività, se sono quelli descritti al nostro congresso, non ci sembrano poi così lontani da quelli che offre il CCNL delle AF. Forse sarà necessario adeguare la comu-

nicazione e chiamare le varie fasi di lavorazione nello stesso modo, in quanto ad esempio i tempi accessori non sono proprio la stessa cosa fra come si intendono in FS rispetto a come vengono conteggiati in RTC.

Altro problema che riteniamo graverà su questo negoziato sarà l'adesione o meno di RTC a Confindustria quale associazione datoriale. Apparentemente questo dovrebbe essere un argomento che non dovrebbe interessarci, invece abbiamo il sospetto che a secondo di quale sarà l'associazione datoriale a cui aderirà RTC avremo più o meno difficoltà nella stipula finale.

Nella nostra piena autonomia non comprendiamo facilmente che qualcuno possa avere la facoltà di legittimarsi e di legittimare i propri interlocutori, ma purtroppo abbiamo motivo di pensare che ciò accade e certamente non avviene nell'interesse del mondo del lavoro, ma sarà una criticità in più verso la stipula del CCNL delle AF.

*...non  
comprendiamo  
facilmente che  
qualcuno possa  
avere la facoltà di  
legittimarsi e di  
legittimare i propri  
interlocutori...*



**Tesseramento 2005**

**Per la tutela del lavoro!**

**Per la salvaguardia del salario!**

**Per la centralità del vettore ferroviario!**

**Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo**

**ADERISCI**

**E DAI FORZA**

**ALLA**

**FAST FERROVIE**

**FAST - CONFSAL**

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA... UN VALORE PER  
LA TUTELA DEL LAVORO E DELLA  
SICUREZZA NEI TRASPORTI**

**Siamo su internet**

**[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)**

## Direttivo ALE

Il giorno 21 e 22 si terrà a Siviglia (Spagna) il Consiglio Direttivo dell'ALE, l'associazione europea dei macchinisti alla quale aderiamo come sindacato.

Questa è la prima occasione nella quale non partecipiamo come SMA ma come Fast Ferrovie. Avremo quindi l'opportunità di spiegare, in quella assise, le ragioni e il progetto che ci hanno portato a trasformarci da Sindacato Autonomo dei Macchinisti a

FAST Ferrovie e soprattutto come la scelta di rappresentare tutti i lavoratori del settore sia stata una scelta atta a rafforzare e non a sminuire il ruolo e la professionalità del macchinista. Perché solo facendo condividere le esigenze di questa categoria con tutte le altre che si evita l'isolamento e l'emarginazione del macchinista trasformando quindi il problema del macchinista nel problema di tutti i ferrovieri.

Porteremo all'attenzione di tutti i macchinisti Europei la nostra lotta contro l'obsoleto VACMA, strumentazione che oltre a dequalificare il macchinista abbatte a nostro avviso anche la sicurezza dell'esercizio attirando l'attenzione all'interno della cabina di guida anziché all'esterno verso i segnali e il tracciato ferroviario. Sarà nostro impegno tentare avviare il cambio di tendenza che l'Europa sembra avere riguardo al

VACMA ricercare anche di riaprire una discussione in merito all'equipaggio di condotta in assenza di una vera tecnologia.

Sinceramente negli atti di preparazione al consiglio un movimento e una grande attenzione in merito al lavoro del macchinista ci sembra stia avviandosi al fine di sensibilizzare il Parlamento Comunitario anche intorno al problema della sicurezza del trasporto ferroviario.